

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道3号 <small>くろさき</small> 黒崎バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局
起終点 自：福岡県北九州市八幡東区西本町 至：福岡県北九州市八幡西区陣原	延長 5.8km	
事業概要 黒崎バイパスは国道3号の交通混雑緩和等を図るとともに、都市高速道路と接続した広域的なネットワークを形成し、地域産業活性化を目的とした事業である。		
H3年度事業化	H2年度都市計画決定 (H14年度、H25年度変更)	H5年度用地着手
H10年度工事着手		
全体事業費	約875億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)
	約90%	供用済延長 5.2km
計画交通量 27,900～53,900台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 8.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 78/1,302億円 (事業費：74/1,273億円) (維持管理費：4.2/29億円)
	総便益 (残事業)/(事業全体) 630/1,542億円 (走行時間短縮便益：568/1,459億円) (走行経費減少便益：58/79億円) (交通事故減少便益：3.7/4.0億円)	基準年 令和元年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）		
【残事業】交通量：B/C=7.8～8.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=7.4～8.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=7.7～8.4（事業期間±20%）		
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・交通分担が図られ、並行する国道3号の更なる交通混雑の緩和や走行性の向上が期待される。		
②交通安全性の向上 ・並行する国道3号の交通量が転換することで、交通渋滞に起因していると想定される追突事故が減少し、交通安全性の向上が期待される。		
③地域産業の支援 ・都市高速道路と一体的な広域ネットワークを形成する黒崎バイパスの整備は、更なる企業立地の促進や輸送時間の短縮による物流の効率化が図られ、地域産業の活性化が期待される。		
④救急医療活動の支援 ・搬送時間の短縮による救命率の向上など住民の安全・安心の確保が期待される。		
⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)。		
関係する地方公共団体等の意見 北九州市をはじめとする一般会員27団体、特別会員30名で構成される国道3号黒崎バイパス建設促進期成会（会長：(株)安川電機特別顧問）により早期整備の要望を受けている。（令和元年11月）		
市の意見 一般国道3号黒崎バイパスの道路事業は、企業活動を支援する物流の効率化や交通混雑の緩和など、本市の産業振興や安全で快適な地域環境の改善に必要な事業です。本バイパスが全線供用することにより、その効果が最大限発揮されることから、事業を継続していただくとともに、早期全線供用に向けて整備の促進をお願いします。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。		

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

北九州市の人口は減少傾向。一世帯あたりの自動車保有台数は横這い。国道3号（バイパス・現道）の交通量は増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成3年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約90%（平成31年3月末時点）

平成20年度：黒崎北ランプ～陣原ランプ間 延長2.9km（2/4）部分開通

平成23年度：前田ランプ～皇后崎ランプ間 延長2.9km（4/4）開通

平成24年度：東田ランプ～前田ランプ間 延長0.9km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

跨線橋上部工の架設計画変更に伴う機材変更、大型機材導入に伴うクレーン組立・架設ヤード整備の追加、盛土工法の見直し。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。